

“Для чалавека няма няшчасця жудасней рабскага лёсу” (Сафокл)

ШКЛОЎ *інфо*

№13 *(75) верасень 2013*

ПАЗНАВАЛЬНА-АНАЛІТЫЧНАЯ МЯСЦОВАЯ ГАЗЕТА

Выходзіць 2 разы ў месяц *Заснавана ў ліпені 2009 г.*

Пра помнікі, трактарабудаўнікоў і нашу будучыню

На паўночным ускрайку горада Шклова, каля прадпрыемства “Аграсервіс, знаходзіцца сціплы помнік – на невялікім пастаменце трактар другой паловы 20-га стагоддзя. Некалі тут нават была шыльда, якая паведамляла, што ў 70-80-я гады ў спецыялізаванай майстэрні Шклоўскай райсельгастэхнікі рамантавалі, а больш дакладна нанава выраблялі з адноўленных і новых дэталяў гусенічныя трактары для патрэб усёй Магілёўскай вобласці.

Другое жыццё ў шклоўскіх майстэрнях атрымлівалі гусенічныя трактары двух асноўных марак таго часу **Т–74** і **ДТ–54** вытворчасці Харкаўскага трактарнага завода. Апошняя мадэль па ініцыятыве кіраўніцтва сельгастэхнікі і была ўстаноўлена на пастамент каля прадпрыемства. Час змяніўся, неабходнасць ў капітальным рамонце трактароў адпала. Але, з усёй ўпэўненасцю можна сцвярджаць, што амаль два дзесяцігоддзі Шклоў з’яўляўся адным з рэгіянальных цэнтраў трактарабудаўніцтва на Беларусі.

Паходзіць слова трактар ад лацінскага ***Traho*** – “цягну”. І савецкі трактар сапраўды цягнуў за сабою калектывізацыю з раскулачваннем, голадам і прымусовым падарожжам у далёкую Сібір, Вялікую Айчынную і іншыя войны, з надрывам грукатаў на калгасных палетках, уздымаў цалінныя землі, праводзіў меліярацыю са знішчэннем рэчак ды лугоў, а разам з іншымі агульнасаюзнымі “рэформамі” і выкарчоўваў з вёсак будучыню.

Пры кожнай магчымасці вясковая моладзь “цягнулася” у гарады на шматлікія сацыялістычныя і іншыя будоўлі. І гэта неабавязкова былі вялікія гарады, калі, напрыклад, будаваўся Мінскі трактарны завод, а і невялікія гарады-райцэнтры, дзе таксама была свая “сацыялістычная” будоўля. На гэтых будоўлях юнакі і дзяўчаты заганяліся ў маленькія камнатушкі інтэрнатаў, дзе ўжо панавалі “гарадское жыццё” і “асобыя” інтэрнацкія законы. У гэтых умовах, разам з парткамамі, прафкамамі і камітэтамі камсамола дзесяцігоддзямі вясковая моладзь “перавыхоўвалася” у духу камуністычнага светаўстрымання і сацыялістычных спаборніцтваў. Тут кожную асобу прыраўноўвалі да патрэбнай функцыі, а агулам чарговае пакаленне беларускай нацыі перамоўвалася ў звычайнае насельніцтва.

Між тым, ня гледзячы на ўсе намаганні, камуністычнае светаўспрыманне ўспрымалася вельмі марудна. Жыццё развівалася сваім асабістым шляхам, па нейкіх сваіх, ні дзе ня пісаных законах. Сталыя працаўнікі Шклоўскай райсельгастэхнікі памятаюць, што абавязкова ў дзень “палучкі” і “авансу”, каля мясцовага магазіна збіраўся натоўп рабочага люду, набываліся “вогненныя напоі” і некалькі кампаній, пасля напружанага “сацыялістычнага спаборніцтва”, размяшчаліся прама на зямлі ў невялічкім скверыку. Ужываўся вогненны напой і пачыналіся размовы “аб жыцці”, “пра работу” і іншыя разнастайныя бядоты, з якімі штодзённа сутыкаліся гэтыя людзі ў паўсядзённым жыцці. Тут абавязкова вырашаліся пытанні як мясцовага, так і агульнапланетарнага значэння.

Адбываліся таксама “пасвячэнні” уноўпрынятых на работу ў мясцовы калектыў трактарабудаўнікоў. Найчасцейшым выпрабаваннем для якіх было адказ на пытанне пра літары “ХТЗ”, якія знаходзіліся на радыятарах трактароў Харкаўскага завода. І калі чалавек тлумачыў, што гэтыя літары азначаюць скарочаную назву завода-вытворца, прысутныя, пачуўшы гэты адказ, ўзрываліся гучным рагатаннем. І толькі потым, найбольшы з прысутных “аўтарытэт”, тлумачыў, што літары “ХТЗ” на самай справе азначаюць: ”Х… трактар завядзеш!”

Паўсюдна на Беларусі ў такіх падобных умовах нараджаўся моўны кентаўр – трасянка. Беларуская мова лічылася выключна калгаснай і кожны ўжо былы вясковы жыхар, хай сабе і невялікага горада, але ўжо сароміўся сваёй “беларускасці”. Я ніколі ня бачыў ніводнага

чалавека ў цвярозым стане і тым больш нападпітку, які б сказаў пра сябе: “Я – трактарабудаўнік!”. Падчас разнастайных “замочак” такі зварот да суседа мог бы скончыцца ўвогуле фатальна.

Калі рабочыя райсельгастэхнікі выбіраліся ў цэнтр, яны казалі – едзем у горад. І гэта не таму, што прадпрыемства ў Шклове знаходзілася на ўскрайку горада. Неаднойчы бываючы ў мікраpаёне мінскага трактарнага завода, ў якім у асноўным жывуць былыя вяскоўцы, неаднаразова таксама прыходзілася чуць, што суразмоўцу па нейкіх патрэбах неабходна ехаць “ў горад”. І гэта гаварылі жыхары Мінска, якія ўжо не першае дзесяцігоддзе жывуць у самым вялікім горадзе Беларусі. На мой асабісты погляд гэта адпавядала іх духоўна-сацыяльнаму стану, яны пакінулі вёску, але па-сапраўднаму “гарадскімі” так і не сталі.

Хто бываў у майстэрнях сельгасгаспадарак, той не забудзе тамтэйшай мёртвай зямлі і паветра, і твары старых механізатараў – зямляніста-шэрыя, быццам працяг тых жалезных прыладаў. Можна сцвярджаць, што як вясковы працаўнік, так і ўжо “гарадскі” рабочы за апошнія 70-80 гадоў стаў вяршынай эвалюцыі беларускага мужыка пра якога, яшчэ ў пачатку 20-га стагоддзя пісаў беларускі песняр Янка Купала: «Я *мужык-беларус, - Пан сахі і касы”…».*

Што змянілася з таго часу? Калі шчыра, то, безумоўна, змянілася шмат. Толькі вось у лепшы бок перамены ўсё-такі нязначная. Па-ранейшаму, асноўная частка насельніцтва Беларусі жыве нібыта ў пачатку стагоддзя. Нацыянальная годнасць, годнасць за сваю Радзіму і надзея на трываласць свойго асабістага лёсу ў большасці насельніцтва ў асноўным адсутнічаюць. Адпаведна не бачна і мэтанакіраваная праца на асабістую будучыню, негаворачы пра мэтанакіраваную працу, або прасцейшыя намаганні на карысць сваёй Айчыны. Людзі жывуць “адным днём” і “абы ціха”. Каб выжыць, яны па-ранейшаму, моцна трымаюцца за “саху і касу”. І, пры гэтым, усё больш людзей далучаюцца да “зялёнага змія” і шчыра захапляюцца размовамі пры тых прайдзісветаў, якія нешта скралі і не злавіліся.

З гэтай нагоды неаднойчы прыходзілася пачуць уражанні ад наведвання Беларусі замежных гасцей. На іх свежы погляд мы па-ранейшаму “*паны сахі і касы”*. Чаму так? Вернемся да помніка-трактара каля былой райсельгастэхнікі. Аднолькавы трактар-помнік знаходзіцца ў Чарнаруцкім сельсавеце. Калі ўлічваць, што вайсковыя танкі і БТРы таксама трактары, толькі спецыяльнага прызначэння, то ўжо пяць тэхнічных адзінак-помнікаў знаходзяцца ў Шклоўскім раёне. А колькі падобных помнікаў па ўсёй Беларусі?

Безумоўна, вельмі добра, што ёсць “тэхнічныя” помнікі. Але ж гэта толькі прылады чалавечай дзейнасці, а дзе помнікі галоўнаму дзеячу сусветнай супольнасці – чалавеку? Колькі на Беларусі вы бачылі помнікаў нацыянальным постацям, славутым дзеячам на ніве беларускага адраджэння? Людзям, намаганнямі якіх у розныя часы і эпохі паўстаў беларускі народ і ўвогуле Беларусь як дзяржава? І ў рэшце-рэшт проста славутым землякам. Такіх помнікаў у нашай дзяржаве вельмі і вельмі мала, а на Шклоўшчыне няма ніводнага.

Уладам ва ўсе часы заўсёды больш зручна і выгадна была гаварыць з папулісцкім пафасам ад імя народу і імем народу, і вельмі нязручна і цяжка вымаўляць простае і добрае слова – **ЧАЛАВЕК**. Савецкая школа ўжывала чалавечую памяць для выхавання будаўнікоў камунізму і таму патрабавала ведаць на памяць клятву юнага піянера, колькасць ордэнаў на сцягу камсамола, склад палітбюро ЦК КПСС. У той самы час яна, як магла, вытручвала гістарычную памяць народу, выбівала з памяці ягоную нацыянальную свядомасць. У выніку памяць беларуса паступова бяднела: з яе выляталі несавецкія падзеі, імёны сапраўдных народных герояў, з яе вылятала родная мова і нацыянальныя арыенціры. Спытайце ў беларуса, да прыкладу, якога вялікага паэта ён можа назваць без развагаў, і вы, у бальшыні выпадкаў, пачуеце імя чалавека з суседняй дзяржавы.

Афіцыйная гісторыя паведамляла толькі пра прыгнёт з боку польска-літоўскіх феадалаў і “прагрэсіўны” прыгнёт з боку расійскага царызму, а таксама курная хата, лапці, коўтун у валасах і сацыялістычны роскві т. Тыя, каго такая спадчына не задавальняла, падлягалі знішчэнню, а іншых выхоўвалі ў патрэбным накірунку для абслугоўвання існуючай улады. Вось таму і помнікі ў нас толькі савецкія, або “тэхнічныя”.

Вось і беларусы, па-ранейшаму, пазбаўленыя памяці, не адчуваюць духоўнай сувязі з пакаленнямі продкаў, а значыць – і адказнасці за працяг спраў, за будучыню сваёй Айчыны. Такі народ непазбежна ператвараецца ў безадметнае, духоўна спустошанае, паслухмяна-пакорлівае насельніцтва - абы “чарка і шкварка”.

На працягу амаль тысячы год, клічуць да нас галасы нашых продкаў. Увесь гэты час лепшыя сыны Айчыны ўздымалі сцяг змагання за нашу волю і долю, каб нарэшце і беларусы маглі людзьмі звацца. Ранейшыя пакаленні і сучасны люд адно цэлае, бо народ – гэта ўсе, хто жыў на нашай зямлі, любіў і

ненавідзеў, гінуў за яе з часоў Рагнеды і Усеслава Чарадзея. У XXI стагоддзе беларусы ўрываюцца з боем за свае годнасць, імя, права, за сваю спадчыну, у якой жыве наша будучыня. Браткі-беларусы, няўжо мы горшыя за іншых? Няўжо так і застанемся каля сахі і касы? А можа надышоў час **ЛЮДЗЬМІ ЗВАЦЦА?**

Алесь Петрусевіч, былы шклоўскі трактарабудаўнік.



Парадоксы железной дороги

(продолжение)

В «Шклов-Инфо» (№ 51 за июнь 2012 г.) уже публиковалась статья «О парадоксах железной дороги». Написать эту статью меня подвиг случай крушения в Испании, когда машинист поезда превысил скорость в два раза и в результате крушение с человеческими жертвами. Похожий случай был в 1980 году по станции Жодино. Там, из-за грубого нарушения правил оповещения об ограничении скорости, машинист Минского депо развил скорость 109 км/час при разрешенной в 40 км/час. В результате 4 вагона скорого поезда Прага – Москва оказались лежащими на крыше. Повезло лишь потому, что в связи с олимпийскими играми въезд в Москву был строго ограничен и пассажиров было мало. Купейные вагоны выдержали соударение с землей, и пассажиры отделались травмами. По сути причины этих инцидентов имеют одну общую закономерность - это безразличие к безопасности движения. А там где начинает проявляться равнодушие – жди беды.

На Белорусской железной дороге попытки централизованного управления железной дорогой начались при А.Г. Андрееве, тогдашним начальнике железной дороги. Впервые централизованное управление железной дорогой профессором БИИЖТа П.С. Грунтовым было применено на Донецкой железной дороге в семидесятые годы прошлого века. Это было обусловлено схемой самой Донецкой железной дорогой (компактность расположения) и отсутствием в то время развитых систем связи. Было решено построить единый центр с установкой одного пульта – табло. Там же разместились все диспетчера, управляющие движением. Уже тогда были высказывания о недостатке системы управления в скученности персонала, которые к тому же мешали друг другу. Да и поездная радиосвязь работала на одной частоте. Были случаи получения команд не теми, кому они были предназначены. В настоящее время при функционировании отделений дороги возникает вопрос, зачем надо переносить управление, если с помощью веб- камеры и современных систем передачи данных можно иметь всю информацию от поездного диспетчера, вплоть до его состояния. Да и готовить диспетчеров в отделениях железной дороги проще, чем в Минске, так как они находятся ближе к объекту управления. Не надо забывать о «связке» машиниста и диспетчера, основного залога безопасности движения поездов. Сейчас практикуется ежемесячные встречи в локомотивных депо при разборе графика движения поездов. При управлении из Центра такая связь значительно ослабевает. Не говоря об уменьшении надежности системы в случае пропадании энергоснабжения Центра. Да и расходы на содержание персонала в столице гораздо больше.

С приходом к управлению железной дорогой Е. Володько произошел возврат к старой системе. Он мотивировал тем, что управляли движением поездов из дорожного центра в Минске, а отвечали за эту деятельность управленцы отделений дороги. Так начальнику Витебского отделения приходилось получать всю информацию от работников, не подчиненных ему. Дошло до того, что навстречу скорому поезду Ленинград – Одесса со станции Могилев 1 отправили хозяйственный поезд. Только благодаря бдительности машиниста скорого поезда составы остановились на расстоянии менее 100 метров друг от друга.

Попытки централизовать управление продолжились при А.А. Сиваке. Одним из условий работы Центра управления было введение автоматизированного составления графиков исполненного движения с помощью компьютера. Это не давало бы возможности диспетчерам

скрывать отклонения от графика движения поездов. В порядке эксперимента участок Орша – Могилев, проходящий через Шклов, был передан на управление из центра. Экономического эффекта от этого не получили. Даже произошло увеличение непроизводительного времени работы локомотивных бригад. Да и судя по тому, что составление исполненного графика движения поездов ведется вручную, приписки и очковтирательство стало привычкой минских диспетчеров. Иначе чем объяснить такой факт, что поезд межрегиональных линий «Шклов – Могилев» под номером 6565 при отправлении по графику в 12.50 на станцию Лотва постоянно прибывает позднее на 10 – 20 минут. При этом прибытие на станцию Могилев показывается по графику и в число сорванных по прибытию поездов он не попадает. Я решил повести свой анализ. Восьмого августа 2013 года с этим поездом я отправился из Шклова. Два года назад, когда ввели этот поезд вместо поезда «Орша – Могилев», расписание его не пересчитали и положили по старой «нитке». При этом допустили вольность, не учли то, что машинист должен дважды попробовать действие тормозной системы на эффективность во время движения. Учитывая то, что перегон Шклов – Рыжковичи находится на большом подъеме, время на проследование значительно увеличилось. Но так как нет объективного контроля за графиком со стороны руководства центром, которое, кстати, увеличило штат управления дороги на довольно солидное количество работников, то диспетчера начали пропускать и грузовые поезда в ущерб дизель - поезда. Могут возразить, мол, это мелочи. Да, в нормальных условиях работы кроме задержек ничего не будет. Но надо учесть то обстоятельство, что диспетчера мало знают особенности управления этим участком и при усложнении поездной обстановки могут допустить нарушение с угрозой безопасности движению поездов. А собственно кто дает право задерживать наших граждан в ожидании поезда на станциях и остановочных пунктах? При этом нет системы оповещения об опоздании поезда. Яркий пример, когда этот поезд 6565 8 июля 2013 года был отправлен со станции Шклов 13.34, т.е. на 44 минуты позже. Около полутысячи человек стояли под жарким солнцем, в ожидании поезда на станциях и остановочных пунктах не имея информации о задержке поезда. Кстати в Испании при таких задержках пассажирам возвращают часть тарифа.

Через неделю после празднования дня железнодорожника в ведомственной газете «Железнодорожник Белоруссии» за 14 августа 2013 года был опубликован список награжденных значком “Выдатнік чугуначнага транспарта”. Из 28 награжденных только два машиниста и ни одного поездного диспетчера. Видимо акценты в оценке деятельности работников транспорта коренным образом изменились, раньше профессии поездного диспетчера и машиниста котировались выше. Это уже новый парадокс.

Л.Осипов

А як там у суседзяў?

А.Сцяклоўскі

А ў суседзяў вайна са свіннямі

Людзі гавораць: застаў дурня маліцца – галаву праломіць. Калі сваю, дык той бяды. Але ж калі такі ўвішны пападае ва ўладныя структуры, то чакай бяды па ўсёй акрузе.

Сёння кожны ведае, якая бяда абрынулась на гаротную Беларусь – афрыканская чума свіней косіць свінапагалоўе амаль па ўсёй тэрыторыі. І паратунку ад яе няма, бо нашы вучоныя так і не змаглі вынайсці лекі ад гэтай пошасці. Народная гаспадарка (а яна ўключае і асабістыя падворкі) ужо панесла мільярдныя страты ад гэтай хваробы, а канца ёй так і не бачна. Пад удар прэвентыўных мер улад папалі ў першую чаргу мелкія свінагадоўчыя фермы, сялянскія і асабістыя гаспадаркі. Дарэчы, улады да апошняга запэўнівалі беларускі народ, што чумы ў нас няма, потым перавялі віну на прадпрымальнікаў, якія завезлі чуму з Расіі, а зараз розныя там аўтарытэты расказваюць аб перабольшванні небяспекі ў Беларусі. Так то яно так, але пад гэты шумок улады пачалі запугваць насельніцтва адказнасцю за ўтрыманне пасючкоў на падвор’і і прапаноўваць пад “чэснае” слова аплаціць кошт забітых свіней, калі гаспадары на гэта згодзяцца. Несумнеўна, што жывёлу трэба ліквідаваць, але ж і інтэрэсы грамадзян пры гэтым павінны ўлічвацца – не па віне ж “свінаводаў” хвароба можа нанесці мільярдныя, але ўжо ў долларавым вымярэнні, страты дзяржаве. І грамадзяне пачынаюць адчуваць “клопат” чыноўнікаў, але ж і адпаведна рэагаваць на яго.

У Магілёўскім раёне жыхары вёскі Сумарокава ўзняліся з пратэстам супраць уладаў, якія вымагаюць, каб людзі пазбываліся свіней. Бальшыня пратэстоўцаў — прыватныя

прадпрымальнікі, якія гадуюць па некалькі дзясяткаў жывёлін і жывуць, як самі кажуць, толькі з гэтага занятку. Грошы, якія прапануюць бізнэсоўцам за здадзеных свіней, не пакрываюць укладзеных у іх гадоўлю сродкаў. Каб абараніцца, вяскоўцы звярнуліся да журналістаў.

Нагодай, каб звярнуцца да журналістаў, сталі звесткі, што ў бліжэйшыя дні ў вёску нібыта павінна была наведацца камісія, каб выдаць людзям прадпісанні, што на працягу пяці дзён яны мусяць пазбавіцца ад свіней. Іначай вяскоўцам пагражалі штрафамі. На сустрэчу з журналістамі прыйшлі каля дзясятка вяскоўцаў. Апавядаючы пра сытуацыю, якая склалася ў выніку прафілактычных захадаў супраць распаўсюджвання вірусу афрыканскай чумы свіней, людзі заяўлялі, што іхнага інтарэсу ніхто ва ўладзе ня ўлічвае: «Я шэсць гадоў працавала, каб зарабіць на той статак, які ў мяне ёсць. Мне прапануюць свіней маіх здаць на мясакамбінат па дзве тысячы за кілаграм. На сёняшні дзень я ў парасят уклала 60 мільёнаў рублёў. Нам сельскі савет разаслаў паперкі, нікім не падпісаныя. У іх было напісана, што да 11 жніўня хатнім падворкам здаць свіней усіх відаў і ўзросту. Мне танней, выходзіць, адчыніць пуню і выпусціць усіх свіней, няхай бягуць на ўсе бакі, чым па дзве тысячы іх здаць», — тлумачыць адна з вясковак.

Вёска Сумарокава трапляе ў пяцікіламетровую зону бяспекі вакол свінакомплексу, які належыць агракамбінату «Зара». Пра гэта паведамляецца ў абвестках на вясковай краме. Там названа 31 паселішча, дзе не павінна быць свіней у прыватных дварах. Акрамя «Зары», зоны бяспекі ствараюцца для дзвюх бліжэйшых гаспадарак — «Палыкавічы» ды «Усход». Як кажуць у вёсцы, гэтыя абвесткі на знак пратэсту зрывалі і замалёўвалі. Вяскоўцы заяўляюць, што кантралёраў ня пусцяць у свае двары: «Я сабаку спусціла. Не пушчу іх. Няхай страляюць. Я пэнсіянерка. У мяне муж інвалід. На што я павінна жыць? На гэтую пэнсію жабрацкую? Яны ня маюць права ісці да мяне ў двор. Я нічога не парушыла. За што яны будуць мяне судзіць і штрафаваць? За што?» — абураецца вяскоўка.

Яшчэ адна дадае: «Я больш чым перакананая, што месяцы праз два людзі ўсё роўна пазаводзяць свіней зноў. Ціхенька, але завядуць. Бо гэта лад жыцця такі. Чалавек ня можа жыць у вёсцы і не трымаць нічога».

Марна прачакаўшы каля дзвюх гадзін камісіі, некалькі вяскоўцаў рушылі разам з журналістамі ў сельскі савет. Старшыня Княжыцкага сельскага савету В. Палтаран спачатку адмовіўся гаварыць з журналістамі. Запрасіў на гутарку толькі вяскоўцаў. Пазней у сельсавет прыехаў начальнік раённай вэтэрынарнай станцыі С. Лебедзеў. Ён спасылаўся на пастанову № 13 Міністэрства сельскай гаспадаркі і харчавання, якая і прадпісвае людзям пазбаўляцца ад свіней.

«Будуць выдавацца прадпісанні. Дадуць два тыдні на тое, каб прыбраць з падворкаў свіней. Па сканчэнні двух тыдняў будуць штрафаваць да 20 базавых велічыняў. Усё адно будуць угаворваць бабуль, дзядуляў, каб у іх не было свіней», — тлумачыў раённы вэтэрынар.

Але вяскоўцы довадаў вэтэрынара і старшыні сельсавету не ўспрымалі. Вінавацілі іх, што тыя на шкоду простым людзям бароняць інтарэсы буйных свінакомплексаў.

Як вынікала з тлумачэньняў С. Лебедзева, калі людзей у вёсцы Сумарокава, як і ў іншых вёсках, пазбавяць свіней, то ім будзе назаўжды забаронена займацца прыватнай свінагадоўляй.

Гутаркай у сельсавеце людзі засталіся незадаволеныя. Яны заяўлялі, што для іхняй вёскі барацьба з чыноўнікамі толькі пачынаецца. Пагражалі зьвярнуцца ў суд, каб абараніцца ад уладнай сваволі.

Па стану на 15 жніўня ў насельніцтва вобласці забрана 2 916 галоў. Сума кампенсацыі склала 3,9 млрд. рублёў ці па 1млн. 337 тысяч рублёў за 1 галаву. А гэта не той кошт, на які разлічвае насельніцтва, таму не вельмі і спяшаецца выконваць загады ўлады. І не палохае нават магчымасць згубіць у бліжэйшыя дні і жывёлу ад хваробы, і кампенсацыю за яе. Дарэчы, амаль 10 тысяч галоў забіта насельніцтвам на мэты асабістага выкарыстання.

А ўлады не толькі палохаюць, але і караюць. Адміністратыўная камісія Магілёўскага райвыканкама аштрафавала прыватнага свінавода С.Ліпецкую на 1,5 млн. рублёў, якая не зліквідавала своё пагалоўе, якое знаходзіцца ў пяцікіламетровай зоне ад буйнога свінакомплексу.

Возьмем тэрыторыю крыху далей – Баранавіцкі раён Брэсцкай вобласці. Выконваючы загад раённых улад, ветурачы з мэтай прафілактыкі афрыканскай чумы знішчыла свіней у асабістых гаспадарках раёна. Яны рабілі свінням укол і давалі ім самастойна выйсці ў двор, каб потым было бліжэй цягнуць іх цела да трактара-пагрузчыка. Агонія жывёлы, якая памірала на вачах гаспадароў і іх дзяцей, цягнулася некалькі хвілін. Потым ветэрынары грузілі свіней на вагі (узвешвалі для налічэння будучай кампенсацыі), скідвалі ў коўш, які грузіў тушы ў грузавік. Машына вывозіла мертвых свіней у кар’ер, дзе іх засыпалі хлоркай і закапвалі.

У Бярозе той жа Брэсцкай вобласці пайшлі яшчэ далей – спецыяльная брыгада павінна ўсыпляць уколам жывёлу на двары гаспадароў, але без ніякай кампенсацыі. Супраць тых, хто будзе ігнараваць пастанову мясцовых улад ці, не дай Божа, супраціўляцца, будзе знойдзена строгая прававая адзнака, аж да крымінальнай адказнасці.

22 жніўня на чарговай нарадзе А.Лукашэнка назваў “святой миссией» барацьбу з афрыканскай чумой, паралельна прымераўшы аблічча “доброго царя, который не знал” і заклікаў “относиться к людям по-человечески, ликвидируя эту заразу”.

Беларускія ўлады заклікаюць замяніць свіней у хатняй гаспадарцы на авечак, гусей ды качак. Аб гэтым заявіў віца-прэм’ер М.Русы:

“Или это будет крупный рогатый скот, или овцы, или гуси, или утки - мы проработаем все вопросы и в ценовом отношении, и в плане кормов, поставки комбикормов, если человек хочет иметь дополнительные источники поступлений в свой бюджет”.

Над беларускай свінагадоўляй навісла перспектыва поўнага знішчэння. Хто ў гэтым вінаваты зараз выявіць практычна немагчыма. Але ж быў час, калі хвароба толькі набірала абароты, і не хаваць трэба было гэтую праблему, а прафесійна працаваць з буйнамаштабнымі вытворцамі і хатнімі гаспадаркамі, тлумачыць магчымыя наступствы для ўсёй беларускай эканомікі і асабіста для кожнага вытворцы. Можа тады насельніцтва не так агрэсіўна і ставілася б на захады ўлад па знішчэнню яго кармільцаў.

Сувораў: Ня бойцеся Расеі. Праз 15 гадоў яна распадзецца

Былы афіцэр савецкага ДВУ Віктар Сувораў лічыць, што Расея распадзецца праз 10-15 гадоў. Пра гэта Віктар Сувораў заявіў у інтэрв’ю польскаму выданню «Do Rzeczy». «Не варта баяцца Расеі. Гэта краіна не здольная перамагчы суперніка больш моцнага, чым Грузія. У выпадку вайны расейскае войска наўрад ці змагло б прайсці нават праз Беларусь», - лічыць вядомы пісьменнік і былы выведнік, які ўцёк з СССР і цяпер жыве ў Велікабрытаніі.

У інтэрв’ю польскаму штотыднёвіку Віктар Сувораў прагназуе распад Расейскай Федэрацыі на працягу бліжэйшых 10-15 гадоў, а Уладзіміра Пуціна называе апошнім прэзідэнтам краіны, перадае Polskie Radio.

Галоўнымі прычынамі, якія паўплываюць на распад дзяржавы, ён лічыць дыспрапорцыю паміж прадстаўнікамі рэжыму Уладзіміра Пуціна і звычайнымі расейцамі, этнічныя канфлікты, рэгіянальную канкурэнцыю, алкагалізм і кітайскае нашэсце ў Сібір. «Праз 10-15 гадоў Сібір ужо не будзе часткай Расеі. Яна яшчэ не належыць Кітаю, але ўжо нельга сказаць, што яна належыць Расеі. Расейцы складаюць там такі ж адсотак насельніцтва, як калісьці брытанцы ў сваіх афрыканскіх калоніях», - лічыць Сувораў. Ён дадае, што ўжо сёння сярод жыхароў Масквы рускія складаюць 31%, а астатнія - гэта татары, таджыкі, узбекі, туркмены, чачэнцы. Дарэчы, па словах былога выведніка, першымі з Расейскай Федэрацыі выйдуць менавіта татары.

«Галоўная памылка рэжыму Пуціна - гэта пераацэнка ўласных магчымасцяў. Войска яшчэ можа ўдзельнічаць у вучэннях, але ваяваць яно не зможа, войска цалкам маральна разложанае. Падчас I Сусветнай вайны дачкі Мікалая II былі ваеннымі санітаркамі. Дзеці Сталіна падчас Другой сусветнай вайны змагаліся ў шэрагах Чырвонай Арміі. Калі б вайна была сёння, то дзяцей Пуціна і яго алігархаў імгненна б эвакуявалі», - кажа Сувораў. Паводле яго слоў, распад Расеі стане чарговай фазай распаду імперыі, які пачаўся ў 1991 годзе з падзеннем СССР. «Праз 20 гадоў пасля распаду тое, што засталося, трашчыць па швах і, у выніку, гэтыя швы не вытрымаюць» - сказаў былы афіцэр савецкага ДВУ.

Паводле narodny.org

Большой прокол «белорусского экономического чуда»

Как-то не складываются отношения между членами Таможенного Союза. Все время их тянет в разные стороны, причем Беларусь и Казахстан в противоположную сторону от России. Скандалы следуют один за другим и работы главному санитарному врачу России Онищенко все время невпроворот, пишет украинская газета «День».

Слабым звеном в союзе трех оказалась Беларусь. В разгар торговой войны Украины с Россией Лукашенко обрушился на соседей с обвинениями в наглом обмане. Намек оказался достаточно прозрачным. В Москве все это просто проигнорировали, не в первый раз белорусский правитель так выступает, все равно никуда не денется и из союза не выпадет.

Быть или не быть Беларуси в Таможенном Союзе — ее внутреннее дело. В условиях, когда Киеву пытаются просто выкрутить руки, чтобы и Украина последовала в объединение трех, присмотреться к положению соседей очень полезно.

Начнем с двух, казалось бы, не связанных

событий. В Минске задержан генеральный директор «Уралкалия» **Владислав Баумгертнер**, прибывший в страну по приглашению ее премьера **Михаила Мясниковича**. Это произошло спустя почти месяц после скандального разрыва отношений компании с «Беларуськалием». Следственный комитет Беларуси подозревает топ-менеджера в злоупотреблении служебными полномочиями и нанесении «Беларуськалию» и государству ущерба в 100 млн долларов.

Проблема в том, что «Уралкалий» и Беларуськалий» со скандалом разорвали свои отношения в июне после того, как своим указом Лукашенко разрешил последнему продавать свою продукцию не только через общего трейдера. Чисто коммерческое на первый взгляд дело приобрело политическую окраску. Совершенно понятно, что взят в заложники высокопоставленный менеджер крупной российской компании. Главным является прямое указание российскому крупному бизнесу на правила ведения дел с Беларусью. Одновременно Кремлю показывается, чтобы не вмешивался и свой бизнес не защищал. Иначе последуют подобные дела.

Вторая проблема состоит в том, что нападки на «Уралкалий» вызваны общим стремительным падением белорусской экономики. Уже длительное время она поддерживается на плаву за счет государственных дотаций. При этом производится низкокачественная и не находящая сбыта продукция. А если вырабатываются товары приемлемого качества, например продукты питания, то в рамках ТС им ставятся всевозможные препятствия, проверки и ограничения. О засилье белорусского молока и мяса в России буквально кричат российские производители и требуют принять меры. Что и делается. Онищенко на страже.

Затоваривание складов стало бичом белорусской промышленности. По данным Белстата, на конец мая 2013 года, складские запасы оценивались в 33,3 трлн белорусских рублей (3,8 млрд долларов), увеличившись с начала года на 1,29 млрд долларов. Нереализованной обуви скопилось 3,7 млн пар. Запасы тракторов, по официальным данным на конец первого полугодия, составили 11,5 тыс. машин (по неофициальным 20 тыс.), что составляет 200% по отношению к среднемесячному объему производства. Сейчас трактор предлагают приобрести на Минском тракторном заводе за 19 тыс. долларов, фактически по бросовой цене.

Результат сказывается на бюджете. Как сообщил заместитель министра финансов Беларуси **Максим Ермолович**, «По нашим оценкам, в республиканский бюджет недопоступит 9 трлн. рублей (1,02 млрд долларов). В первую очередь это связано со снижением поступлений по налогу на прибыль, ввиду того что прибыль в экономике оставляет желать лучшего».

Правительство собирается покрыть дефицит повышением акцизов на топливо. Уже в сентябре их планируется повысить на 30—40%, а это неминуемо приведет к их подорожанию. По оценкам экспертов, на 7—10% минимум. В следующем году акцизы на топливо должны вырасти в 2,5—3 раза.

Лукашенко предупредил о сокращении расходов на науку. И обосновал это: *«Ученые — умные люди. Должны заработать и себе, и государству»*. Далее следуют расходы на спорт. Они будут существенно сокращены. *«Больше шальных денег в спорте не будет»*, — заявил он. Известные спортсмены отметили, что до них шальные деньги и раньше не доходили.

О том насколько сложное экономическое положение иллюстрирует указание Лукашенко оптимизировать военные расходы, сосредоточив их на самых важных направлениях. Сократятся на 20% затраты на содержание чиновников и учителей. В новом сезоне с сентября повышаются тарифы ЖКХ. В стадии обсуждения — введение налога на неработающих.

Очевидно, что наступает конец «белорусскому экономическому чуду». Наверное, Лукашенко надеялся на дальнейшие российские дотации в виде низких цен за энергоресурсы как плату за политическую и экономическую лояльность при вступлении в Таможенный Союз. Москва, по его мнению, оказалась неблагодарной и дотации резко снизила, а цены увеличила.

Как результат — высокие налоги, воровство и коррупция, отсутствие частного бизнеса и любых других инвестиций, кроме государственных. Эксперты предупреждали, что для белорусской экономики вхождение в Таможенный союз может закончиться крахом. Белорусский экономист **Леонид Заико** отмечает. *«Мы создали очень плохие условия для взаимного товарообмена. Создание Таможенного союза было большим проколом. Экспорт Беларуси упал на 25%»*.

Заезжие московские агитаторы за Таможенный Союз и их украинские сообщники все время пугают крахом украинской экономики в случае подписания Соглашения об ассоциации и зоны свободной торговли с ЕС, так как наш рынок заполонят европейские товары. И рассказывают нам легенды о том, какое нас ожидает счастье в Таможенном Союзе. Спорить с ними бесполезно. Нужно просто посмотреть на Беларусь и ее экономику. Такое же ожидает и Украину, если она откажется от европейского курса.

http://charter97.org/ru/news/2013/9/1/74892/

Осенью белорусов ждет значительное подорожание бензина

В концерне "Белнефтехим" намерены изучить финансовую ситуацию, которая сложится в нефтеперерабатывающей отрасли в связи с изменением с 29 августа ставок акцизов на автомобильное топливо, и предпринять меры для сокращения убытков белорусских НПЗ.

В свою очередь в концерне отметили, что "пока рано говорить о конкретных сроках и размерах повышения розничных цен на нефтепродукты", однако подчеркнули, что в этой ситуации у заводов есть ряд резервов, которые можно использовать. В частности, речь идет об экономии ресурсов, уменьшении себестоимости продукции, сокращении внутренних, в том числе непроизводственных, издержек, оптимизации товарных потоков.

В то же время, как сообщил агентству "Интерфакс-Запад" источник в нефтеперерабатывающей отрасли, "себестоимость продукции нефтепереработки зависит прежде всего от цены на нефть, а она формируется на основе биржевых котировок". Поэтому, считает он, у НПЗ "крайне мало резервов для уменьшения себестоимости производства бензинов и дизтоплива".

Собеседник агентства обратил внимание на то, что ресурсом для стабилизации финансового положения заводов в новых условиях может явиться снижение железнодорожных тарифов на перевозку нефтеналивных грузов. "Сегодня значительные объемы экспортных поставок отгружаются через железную дорогу, с последующей доставкой в порты Балтии, где происходит их перевалка", – отметил источник.

По его словам, "помогло бы заводам и освобождение их от традиционных отчислений части прибыли в фонд национального развития". "Но, учитывая, насколько сложно формируется во втором полугодии доходная часть бюджета – а там выпадает около Br9 трлн доходов, – это маловероятно", – сказал собеседник агентства.

Источник в нефтеперерабатывающей отрасли также отметил, что ранее Минфин предлагал повысить акцизы на топливо с сентября, при этом предусматривался рост ставок акцизов на 20-30%, позднее – на 75% в среднем. При этом предполагалось, что розничные цены на автомобильное топливо вырастут на 5-7%.

"Безусловно, это крайне недостаточно для поддержания оптимального уровня рентабельности НПЗ. Но в вопросе повышения цен на топливо правительство ограничено годовой планкой инфляции – 12%", – заметил представитель отрасли.

"Утвержденный указом президента уровень повышения акцизов – на бензины на 45%, на дизтопливо на 70% - фактически близок к последним предложениям Минфина, а в какой-то части даже и более комфортный для производителей и оптовых покупателей. Поэтому можно думать, что повышение розничных цен на топливо также сохранится на ранее предложенной планке – 5-7%", – предположил источник.

В текущем году в Беларуси розничные цены на топливо, отпускаемые через АЗС концерна "Белнефтехим", увеличивались один раз – с 16 января 2013 года. Повышение составило в среднем около 5%

В свою очередь в концерне "Белнефтехим" отметили, что "белорусские НПЗ являются не инициаторами, а исполнителями решения о повышении ставок акцизов на топливо". Там также подчеркнули, что концерн "реализует взвешенную ценовую политику, учитывая все внутренние и внешние факторы".

Между тем представитель отраслевого ведомства добавил, что "Белнефтехим" намерен продолжать реализацию стратегии на постепенное выравнивание цен на топливо с сопредельными странами.

На сегодняшний день Беларусь продолжает удерживать самые низкие цены на автомобильное топливо по сравнению со странами-соседями.

Как свидетельствуют рейтинги, составленные российскими экспертами на основе статистики стран ЕС по ценам на бензин с октановым числом 95, по состоянию на начало июля стоимость бензина А-95 составляла в Беларуси $0,88 за литр, в России – 0,95% за литр, в Казахстане – $0,93 за литр.

По итогам I полугодия самым дорогим бензин был в Норвегии ($2,4), второе место заняла Италия ($2,3), третье – Нидерланды ($2,27).

http://www.belaruspartisan.org/economic/240803

Рэдактар П.С.Мігурскі Надрукавана на ўласным абсталяванні. Наклад: 299 ас.
Адрас: 213018 Магілёўская в., Шклоўскі р., в.Дабрэйка. Тэл. 8 02239 92618; 8 0298 499670
E-mail: agro56@tut.by. РАСПАЎСЮД БЯСПЛАТНЫ. Падпісана ў друк 04.09.2013